

Woerden: spooruitbreiding katalysator bij verbetering fietsvoorzieningen

Woerden bestaat uit twee delen. Het oude stadscentrum en omringende woonwijken aan de ene kant, uitbreidingswijken en omvangrijke bedrijventerreinen aan de andere kant. Ertussenin ligt het spoor. De gemeente greep uitbreidingsplannen van NS aan om "volop aandacht te geven aan het langzaam verkeer", zoals wethouder Bernard de Jong het verwoordt. Vooruitlopend op de spoorverdubbeling in het kader van Rail 21, zijn er afgelopen jaar vier nieuwe tunnels aangelegd. Twee daarvan zijn uitsluitend bestemd voor fietsers en voetgangers.

"Woerden staat als vestigingsplaats voor bedrijven goed 'in the picture' vanwege de centrale ligging", zegt Joop Fokke, hoofd bureau Ruimtelijke Ordening van de gemeente. De bedrijven die zich in groten getale tussen de afrit van de A12 aan de ene kant en het station Woerden aan de andere hebben gevestigd, bieden werk aan 14.000 mensen. Uitbreiding van het spoor was wat de gemeente betreft dan ook beslist niet onwelkom. "Het ver-groot de bereikbaarheid, zonder meer



Eigen tunnel voor fietsers bij station.

auto's op de weg te brengen", zegt Fokke. De plannen van NS fungeerden tevens als katalysator om de politieke keuze voor de fiets gestalte te geven. Over die keuze laat wethouder De Jong weinig twijfel bestaan: "We willen het centrum van Woerden voor een belangrijk deel teruggeven aan de voetganger en de fietser. Van de binnen-stadsbezoekers komt 50% op de fiets: daar moeten dus goede voorzieningen voor zijn." Een nieuw opgesteld verkeerscirculatieplan, waarin zowel een fietsroutenetwerk als stallingsvoorzieningen zijn opgenomen, moet deze keuze verder inhoud geven.

Kortste weg aanbieden

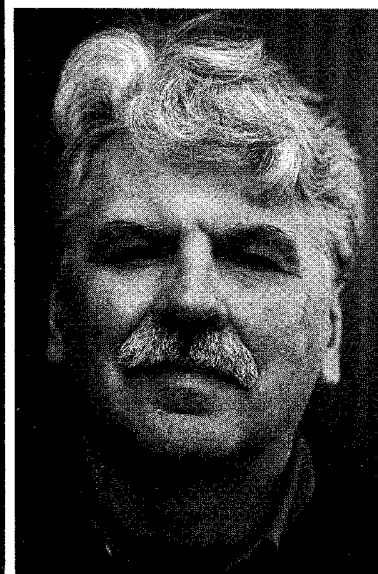
De verbindingen die nu bij het spoor zijn aangelegd, betekenen een belangrijke stap bij het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers. Niet alleen NS, maar ook de gemeente heeft hiervoor volgens De Jong "flink in de buidel getast". Zo droeg de gemeente uit eigen middelen f 2 miljoen bij om,

aansluitend op de nieuwe spooronderdoorgang, de routing rond het station voor fietsverkeer te verbeteren. "Je moet fietsers de kortste weg aanbieden", concludeert Fokke eenvoudig. Dat was tevens de reden om bij de spoorwegen, met succes, aan te dringen op een eigen tunnel voor fietsers. In plaats van een combinatie met de nog geen vijftig meter verder liggende tunnel voor autoverkeer, is nu langs de wetering die bij het station onder het spoor doorloopt een kunstwerk speciaal voor het fietsverkeer aangelegd.

Waar de gemeente ook op aandrang, was een ruime opzet van de aan te leggen onderdoorgangen. "Ik heb zelden zulke riante tunnels voor het fietsverkeer gezien", zegt wethouder De Jong over het resultaat. De meest centraal gelegen fietstunnel, aan de Cattenbroekerlaan, is 11 meter breed bij een hoogte van 3 meter. Een ruime maatvoering achtte de gemeente nodig om groei van het fietsverkeer in de

toekomst te kunnen opvangen, maar vooral om lichte, goed doorkijkbare tunnels te krijgen.

Behalve de reconstructie rond het station, zijn alle kosten voor aanleg van de voorzieningen in de door de gemeente gewenste uitvoering voor rekening van Rail 21 gekomen. "We hebben goede afspraken kunnen maken", is de mening van Joop Fokke. Ook NS-onderhandelaar Fons Ruijgrok beaamt dit en praat over het "plezierig op elkaar afstemmen van de plannen van de gemeente en het NS-project." Die plezierige afstemming was uiteraard alleen bij de gratie van voldoende financiële middelen mogelijk. "Als die er niet zijn, kun je zo'n project niet uitvoeren", zegt Ruijgrok, over de grotendeels door de rijksoverheid bekostigde uitbreiding van de railinfrastructuur.



Joop Fokke: "Fietsers de kortste weg aanbieden."